



## Høringssvar: Ændring af lov om trafikselskaber

## Høringssvar

Det bemærkes indledningsvist, at:

22. november 2018

- Trafikselskaberne ønsker naturligvis at arbejde for en bedre kollektiv transport – og en god driftssikker digital infrastruktur kan understøtte dette og sikre god sammenhæng mellem kollektive og individuelle transportformer i multimodale transportløsninger med udgangspunkt i den kollektive trafik
- Udvikling af nye tekniske løsninger er ganske dyre, og det er vigtigt, at der er klarhed om både mål og omkostninger, når der igangsættes offentlige IT-udviklingsopgaver. Trafikselskaberne anbefaler, at der etableres et samarbejde mellem staten, KL og Danske Regioner i lighed med beslutninger om Nem-ID mv. om, hvilke nye opgaver det samlede Rejsekort- og Rejseplanselskab skal løfte
- Det er en stor udfordring at sikre god mobilitet både på landet og i byerne. Trafikselskaberne anbefaler derfor, at der med nærværende lovforslag sikres fokus på både sammenhængende mobilitet på landet og i byerne.

Morten Brønnum Andersen  
Telefon: 2320 6131  
mba@moviatrafik.dk

### Overordnede bemærkninger

Finansiering: At samle og udvikle funktionerne i Rejsekort og Rejseplanen i ét system samt at åbne for 3. part fordrer en større IT udviklingsopgave. Trafikselskaberne har på baggrund af lovforslaget ikke mulighed for at konkretisere de afledte omkostninger af sammenlægning og videreudvikling. Der skønnes at være betydelige udviklingsomkostninger (et mindre trecifret millionbeløb) samt driftsomkostninger (et mindre tocifret millionbeløb pr. år) ved at samle og åbne funktionerne. Midler, som trafikvirksomhederne, der finansierer Rejsekort

og Rejseplanen, ikke besidder. Trafikselskaberne vil opfordre til, at en analyse nærmere afdækker omfanget af og udgifter ved regeringens mål, samt at målfastsættelsen suppleres af en tilsvarende finansieringsvilje.

Organisering: Trafikselskaberne vil opfordre til, at der gives størst mulig hand-  
lefrihed til den mest hensigtsmæssige organisering af det fælles selskab, her-  
under at der ikke nødvendigvis skal etableres et nyt selskab endsige at det  
skal være et aktieselskab, jf. bemærkninger hvoraf fremgår, at 'det foreslås på  
den baggrund indsat en ny § 27, hvorefter aktiviteterne i Rejseplanen A/S og  
Rejsekort A/S samlet i ét nyt aktieselskab.'

Governance: Der opfordres til at hente inspiration fra den fællesoffentlige digi-  
taliseringsstrategi indgået af stat, kommuner og regioner. Governancemodel-  
len betoner, at "realiseringen af strategien handler både om at udvikle nye it-  
løsninger, arkitektur og datamodeller samt om at sikre en mere konsekvent og  
systematisk udbredelse af de fælles løsninger, men ikke mindst om at igang-  
sætte analyser, så vi ved, om det er den rigtige vej at gå."<sup>1</sup>

I dag fungerer Rejseplanen og Rejsekort efter to forskellige governance-  
modeller, hvor beslutninger træffes efter hhv. konsensus og indtægtsandel.  
Trafikselskaberne vil henlede opmærksomheden på, at man i en ny governan-  
cestruktur bør sikre mindretalsbeskyttelse. 90 pct. af rejserne i den kollektive  
trafik ligger lokalt, og kundernes rejsemønstre og -behov kan i tyndt befolkede  
områder være væsensforskellige fra storbyområderne.

Formålsbeskrivelse – og mobilitet uden for de større byer: Trafikselskaberne  
vil opfordre til, at der udarbejdes en samlet formålsbeskrivelse for det nye sel-  
skab – samt at denne klargør, hvilke drifts- og kerneopgaver der er meget vig-  
tige for en velfungerende kollektiv trafik og derfor skal videreføres af det sam-

---

<sup>1</sup> <https://digst.dk/strategier/digitaliseringsstrategien/governance/>

lede Rejsekort- og Rejseplanselskab, og hvad karakteren af de nye opgaver vedrørende udvikling og drift af MaaS og data er.

Formålsbeskrivelsen kunne tydeliggøre, at det er en særlig opgave at sikre mobiliteten uden for de større byer. Det kunne prioriteres, at Rejsekort/en fælles app-løsning bliver et betalingsmiddel for kollektiv trafik, der frigøres fra den fysiske infrastruktur og som kan finde anvendelse som betalingsmiddel for kollektiv trafik hos kunden i tyndt befolkede områder, der anvender Flextur, Plustur, Teletaxi el.lign.

Buspassagerrettigheder: Trafikselskaberne finder, at det er en god ide, at der udarbejdes fælles minimumsbuspassegerrettigheder. Trafikselskaberne forventer at have sådanne minimumsrettigheder i drift primo januar 2019.

Fjernbusser er en del af det samlede kollektive mobilitetsudbud og har med den nuværende lovgivning vundet stor udbredelse. Yderligere liberaliseringer kan imidlertid medføre udfordringer for den lokale og regionale kollektive trafik. En min. rejselængde på 75 km, kan medføre risiko for:

- At fjernbusser kører på attraktive ruter/tidspunkter, hvilket forringer økonomien i den resterende kollektive trafik grundet et lavere antal passagerer på de bedst indbringende ruter.
- Manglende helhedssyn: Fjernbusser er ikke begrænset af et helhedssyn og overordnet ansvar for en sammenhængende kollektiv trafikservice og fx transport til ungdomsuddannelser el.lign.

På denne baggrund opfordrer trafikselskaberne til, at:

- Grænsen ændres til 100 km
- Der kræves tre dobbeltture pr. dag
- Afstandskravet tager udgangspunkt i den direkte kørsel mellem rutens start og slut destinationer, ekskl. evt. omveje. Dermed hindres det, at en privat aktør kan køre en omvej for at leve op til afstandskravet.

- Fjernbusser tilsluttes Rejseplanen og tilbyder betaling med Rejsekort mhp. øget integrationen med øvrig kollektiv trafik og forbedret passagerservice.

De jyske trafikselskaber forventer et indtægtstab som følge af en evt. liberalisering med en 75 km grænse. Alene for rute 912X (Aarhus-Billund) forventer Midttrafik et indtægtstab større end det, der fremgår af bemærkningerne til lovforslaget på 4 mio. kr., samt at rutens eksistens bringes i fare. Øvrige ruter med risiko for indtægtstab som følge af den foreslåede liberalisering er 900X (Sønderborg-Vejle), 952X (Ringkøbing-Aarhus), 960X (Silkeborg-Viborg-Aalborg) og 970X (Aalborg-Viborg-Silkeborg).

Trafikselskaberne bemærker endvidere, at en grænse på 75 km kan betyde ændret adfærd, hvor lange pendlerrejser overflyttes til fjernbusser, hvilket vil øge indtægtstabet yderligere.

Salgskanaler: Rejsekort blev med gennemførelsen af Takst Sjælland og Takst Vest defineret som standardprodukt. Det blev samtidigt fastslået, at selskaberne kan vælge billetmedier – dog således at Rejsekortet altid er billigere end enkeltbilletter, mens pendlerkort kan være billigst ved mange rejser på samme strækning. Trafikselskaberne betoner, at muligheden for fortsat at kunne vælge regionale billetmedier opretholdes.

## **Juridiske bemærkninger**

Persondata: Afsnittet i pkt. 2.8 opfordres ajourført, så der henvises til gældende lovgivning.

Det fremgår videre, at der skal indhentes samtykke fra kunden til udveksling af oplysninger i forbindelse med billetkøb. Trafikselskaberne gør opmærksom på, at hjemmelsgrundlaget for denne udveksling ofte ikke vil være kundens samtykke, men andre hjemler i Databeskyttelsesforordningens artikel 6, herunder f.eks. litra b) eller litra e). Under alle omstændigheder bør der ikke henvises til ét specifikt hjemmelsgrundlag for behandlingen af personoplysninger. Dette beror på den dataansvarliges konkrete vurdering i det enkelte tilfælde.

Videre fremgår, at oplysninger om billetkøb skal slettes så snart rejsen er foretaget. Dette er vi ikke enige i, da både trafikvirksomhederne og eventuelle tredjeparter er underlagt regler, der medfører, at sådanne oplysninger i vidt omfang *skal* opbevares, bl.a. af hensyn til overholdelse af krav om opbevaring af regnskabsmateriale, ligesom der kan være andre saglige hensyn, der begrundet opbevaring. Det er den enkelte dataansvarlige, der fastsætter opbevaringstidens længde. Bemærkningen om sletning bør derfor udgå.

Gældsinddrivelse: Det fremgår, at trafikselskaber og Rejsekort A/S i dag ikke anses for omfattet af definitionen "det offentlige" i § 1 i lov om inddrivelse af gæld til det offentlige ("gældsinddrivelsesloven").

Trafikvirksomhederne er ikke enige i denne opfattelse. Trafikselskaberne anser sig og Rejsekort A/S for omfattet af definitionen "det offentlige" i lovens § 1, stk. 1. For så vidt angår Rejsekort A/S, er dette bekræftet af SKAT i et skriftligt svar til selskabet. Det er på den baggrund trafikselskabernes opfattelse, at trafikselskaberne og Rejsekort A/S i dag er forpligtede til at sende alle typer fordringer til inddrivelse hos SKAT. Bemærkningerne bør derfor tilpasses.

Vi er enige i, at bestemmelsen kommer til at omfatte private jernbanevirksomheder, der udfører offentlig servicetrafik.

Pakkerejselov: Quartz peger i MaaS-rapporten til Transportministeriet på, at staten må tage stilling til aktørernes ansvar for rejsen. Trafikselskaberne forstår, at Transportministeriet vil afdække, om der er udfordringer i forhold til pakkerejseloven.

## **Øvrige bemærkninger**

Tredjepart - entre, betaling og provision: Quartz peger i MaaS-rapporten til Transportministeriet på en branchenorm om, at der tages 5-10 pct. i kommission ved videresalg af billetter. Af § 28 stk. 3 følger, at 3. parts videresalg af billetter skal ske til en pris, der ikke må overstige prisen i de offentlige salgskanaler. På denne baggrund forekommer det tvivlsomt, at 3. partsudbydere ønsker at gøre entre på markedet og gøre brug af den public service, som det fælles selskab skal stille til rådighed.

Trafikselskaberne er enige i, at data skal stilles til rådighed i videst muligt omfang. Imidlertid bør der være mulighed for, at trafikvirksomhederne kan få dækket omkostninger, der direkte måtte være forbundet med tilrådighedsstillelse af data. De gældende regler i Lov om videreanvendelse af det offentlige informationer (PSI-loven), stiller allerede krav til det offentlige deling af data, og der er heri fastsat bestemmelser, der giver mulighed for at få dækket eventuelle omkostninger ved at stille data til rådighed. Der henvises til PSI-lovens § 8. Det er vores opfattelse, at trafikvirksomhederne – og det nye selskab – skal følge reglerne i PSI-loven, når de stiller data til rådighed, herunder at man kan anvende reglerne om opkrævning af omkostninger.

Trafikselskaberne finder, at det er tilfredsstillende af hensyn til betjeningen af de rejsende, at der ikke skal betales provision til 3. part for salg af billetter.

Varetagelse af valideringsfunktion: I bemærkningerne til § 27a, stk. 4 lægges op til, at det fælles selskab skal udvikle det fælles system til at sætte data til rådighed og give tredjeparter muligheder for at validere deres billetter gennem det fælles system.

Det bør afklares, om denne facilitet nødvendigvis skal være placeret i det fælles selskab. Det foreslås at opgaven med varetagelse af valideringsfunktionen pålægges trafikselskaberne, der dog ikke nødvendigvis behøver at løse den via det fælles kommende selskab.

Videresalg af billetter: Der kan være en udfordring i, at kunder og chauffører skal forholde sig til flere leverandørers forskellige billetter. Et øget behov for at kontrollere billetter – eller krav om at fx kontantbilletter kontrolleres maskinelt – kan få negativ indflydelse på den kollektive trafiks kvalitet. Dertil kommer nye administrative opgaver i forhold til indgåelse af aftaler, afregning og kontrol af brugen af 3. parts billetter, som vil medføre større administrative udgifter i trafikskaberne, som ikke antages af kunne finansieres gennem øget billetsalg.

Kommunal hjemmel til at varetage mindre opgaver for trafikskaberne: Der opfordres til, at etablere/præcisere en hjemmel til, at kommuner kan varetage mindre opgaver efter aftale med trafikskaberne, herunder udstedelse og op-tankning af Rejsekort til gavn for bl.a. ældre og IT-svage borgere. Tanken er at forenkle, effektivisere og samle opgaveløsningen sammen med andre kommunale opgaver i fx Borgerservice eller på biblioteket. Der vil være tale om en kommunal udgift om det sker i regi af trafikskabet eller kommunen. I det kommunale regi vil opgaveløsningen kræve færre ressourcer, idet der vil kunne drages nytte af de ansatte, som i forvejen yder service på mange andre områder. Derudover vil det være en hjælp og støtte til de borgere, der ikke er selvhjulpne og derfor har brug for personlig betjening.

Hjemmel til kørsel for offentlige virksomheder: Af lovforslagets punkt 1 (§ 3 b) foreslås, at private virksomheder kan efter aftale med et trafikskab yde et tilskud til nye ruter eller ekstra afgang på eksisterende ruter til og fra virksomheden.

Det foreslås, at denne hjemmel udvides til også at omfatte en tilsvarende hjemmel til kørsel for offentlige virksomheder – som fx forsvaret. Ved at indarbejde denne kørsel i trafikskabernes øvrige opgaveløsning gives potentiale for yderligere stordriftsfordele, koordinationsmuligheder og effektiviseringer.